

ANALISIS PILIHAN TRANSPORTASI MUDIK LEBARAN TAHUN 2010 MASYARAKAT JABODETABEK

R. Pramono Soedomo^{*)}

Pusat Kajian APBN, Badan Kebijakan Fiskal, Kementerian Keuangan RI
Jalan Lapangan Banteng Jakarta Pusat

ABSTRACT

Mobility of people and vehicles at the same time requires choices of transport modes in accordance with the needs of prospective travelers widths. Through the methodology of Analytic Hierarchy Process (AHP), the mapping needs of transportation modes in accordance with the criteria of Safe, Fast and Inexpensive. Selected types of transportation modes is a private vehicle, public transport, trains, ships and aircraft.

The results showed 75.5 percent of 330 respondents chose Safe criteria, 14.8 percent chose the criteria of fast until the goal, and 9.7 percent chose the trip with a relatively low cost. From the aspect of the safest types of transport, respondents chose the railways in the first rank with a total of 41.6 percent of respondents. Ranked number two private vehicles with 31.9 percent of respondents. While the criteria for Fast, ranking first was the 56.4 percent of the Aircraft and Railway with a value of 18.5 percent. Cheap As for criteria, the first rank Railways 47.8 percent and 25.7 percent for private vehicles.

With the election of Railway transportation mode as a mode that gets first priority in terms of security, low prices and fast, it is recommended that facilities and infrastructure, infrastructure pemerataan a priority to be improved, including services to the community. In addition, repair and maintenance of roads and bridges prepared long track back and forth for days before going home activities take place, need to test the policy reform and increased motor vehicle traffic supervision kendararaan on public roads.

Keywords: Mudik Lebaran, Mode of Transportation Safe, Fast and Cheap Transportation in Java.

PENDAHULUAN

Mudik Lebaran adalah kegiatan mobilitas orang dari suatu tempat ke tempat lain dan merupakan bagian dari budaya masyarakat Indonesia terkait dengan aktifitas pada hari Raya Idul Fitri. Tidak diketahui persisnya kapan dimulai kegiatan Mudik Lebaran ini. Namun dari beberapa sumber diketahui bahwa tradisi ini merupakan wujud dari hubungan kekerabatan yang pada awalnya dilakukan oleh kelompok masyarakat perantau terutama yang berada di pulau-pulau padat penduduknya seperti Pulau Jawa, Bali dan Sumatera. Walaupun istilah Lebaran erat hubungannya dengan aktifitas keagamaan tertentu namun pada kenyataan kegiatan tersebut telah melibatkan banyak lapisan masyarakat dari berbagai ras dan agama di Indonesia. Sebagai contoh okupasi hotel di Bali dan Jakarta meningkat tajam pada waktu lebaran dibanding hari-hari biasa. Hal tersebut terjadi karena ketika para pembantu rumah tangga pulang kampung majikannya memutuskan untuk tinggal di hotel.

Berbagai alasan telah bermunculan mengapa mudik lebaran menjadi bagian yang amat penting dan telah menjadi topik berita yang sangat populer dan diliput oleh semua media masa dan berbagai media informasi lainnya. Bagi masyarakat Indonesia pulang kampung

(mudik) dalam rangka menyambut lebaran merupakan peristiwa penting yang selalu diusahakan dengan berbagai upaya. Dalam kurun waktu 10 tahun terakhir, jumlah pemudik terus meningkat dari kota-kota besar di seluruh Indonesia ke pelosok-pelosok daerah yang juga tersebar di seluruh nusantara. Mudik tidak lagi menjadi fenomena masyarakat kota di Pulau Jawa saja. Namun telah berkembang menjadi peristiwa yang juga dilakukan oleh sebagian besar masyarakat yang merayakan lebaran.

Pada tahun 2008 jumlah pemudik mencapai 15,8 juta orang dan terus meningkat menjadi 16,25 juta orang di tahun 2009. Dalam dua tahun terakhir tersebut, pemudik banyak menggunakan angkutan darat sebagai moda transportasi utama. Terutama bagi para pemudik yang berasal dari wilayah Jabodetabek. Sebagai gambaran pada tahun 2008, dari 15,8 juta pemudik, 9,9 juta orang menggunakan jalur darat. Sedangkan 1 juta orang menggunakan jalur laut (www.detik.com, Rabu 3 September 2008).

Dari kegiatan mudik di tahun 2009, 10,24 juta menggunakan transportasi darat yang terdiri dari angkutan bus, sungai dan danau, dan kereta api. Bus masih menjadi pilihan 6,3 juta orang pemudik. Sedangkan kereta api digunakan oleh lebih dari 3,3 juta orang. Dengan demikian terjadi peningkatan dari jumlah sebelumnya yang semula jumlah pemudik angkutan darat sebesar 9,78 juta orang atau naik 4,7 persen. Dari jumlah tersebut pemudik yang menggunakan angkutan bus 6,3 juta menjadi 6,6 juta. Sedangkan untuk pemudik yang menggunakan transportasi sungai dan danau mencapai 3,7 juta orang dari sebelumnya 3,4 juta orang di tahun 2008. Untuk kereta api sebanyak 3,3 juta orang menggunakan transportasi ini untuk merayakan lebaran di kampung halaman. Dengan demikian dapat disimpulkan bahwa laju pertumbuhan pemudik terbesar menggunakan transportasi angkutan bus, sungai dan danau yang meningkat lebih dari 300 ribu orang pada tahun 2009 tersebut.

Pada tahun 2010, data sementara menyebutkan bahwa jumlah pemudik mencapai 15,6 juta jiwa (Antara News, 8 September 2010). Menteri Perhubungan, Freddy Numberi, menyatakan terbanyak pemudik menuju Pulau Jawa. Dari jumlah tersebut para pemudik banyak memilih angkutan darat sebagai moda transportasi mudik. Belum ada perubahan atas moda transportasi yang menjadi pilihan para pemudik dalam kurun waktu 3 tahun terakhir ini. Sudaryatmo, Pengurus Yayasan Lembaga Konsumen Indonesia, menyatakan bahwa pola mudik yang relatif tidak berubah tersebut, menimbulkan berbagai persoalan, dari persoalan calo tiket kereta api, kenaikan harga tiket di luar ketentuan, kemacetan, hingga kecelakaan yang menimbulkan korban jiwa.

Berdasarkan data Evaluasi Kinerja Departemen Perhubungan 2005 - 2009, angka kecelakaan transportasi (darat, laut, dan udara) selama kurun waktu 2005 - 2009 masih cukup tinggi, bahkan cenderung meningkat, baik dilihat dari sisi jumlah kecelakaan maupun kerugian akibat kecelakaan. Transportasi jalan raya misalnya, sejak tahun 2005 hingga 2008, tidak kurang dari 283.735 kejadian dengan kerugian materi sekitar Rp359,71 miliar. Sedangkan jumlah korban meninggal selama kurun waktu empat tahun tersebut mencapai 67.641 orang. Angka korban meninggal dunia dan kerugian relatif berkurang namun perlu tetap diantisipasi mengingat kecelakaan yang terjadi terutama pada pemudik yang menggunakan transportasi darat. Kecelakaan kereta api dan pesawat udara juga masih tergolong tinggi. Periode 2005 hingga 9 September 2009 (sebelum masa angkutan lebaran 2009), kecelakaan kereta api mencapai 601 kejadian. Sedangkan kecelakaan transportasi laut selama tiga tahun

(2005 – 2007) mencapai 404 kejadian. Dan kecelakaan udara, baik insiden maupun aksiden, selama tahun 2005 hingga Agustus 2009 terjadi 198 kecelakaan.

Mudik sebagai kegiatan yang bersifat serentak dalam tempo yang relatif singkat yang ditandai dengan mobilitas penduduk dan moda transportasi dalam jumlah yang cukup besar, membutuhkan ketersediaan transportasi yang bersifat massal, aman, cepat dan murah. Pilihan-pilihan yang dilakukan oleh masyarakat kerap kali menimbulkan persoalan serius karena masyarakat kerap kali dibatasi oleh preferensi yang terbatas. Kajian ini membahas sejauh mana pilihan-pilihan yang dilakukan oleh masyarakat yang hendak melakukan kegiatan mudik lebaran pada lebaran tahun 2010 ini.

Mudik Lebaran merupakan kegiatan mobilitas penduduk dan moda transportasi yang bersifat serentak dalam jumlah yang cukup besar, dengan waktunya relatif singkat. Oleh sebab itu perlu memetakan dan mengetahui kriteria apa yang dipilih, serta jenis transportasi apa dibutuhkan pemudik, sebagai bahan masukan dalam menentukan kebijakan mengantisipasi lonjakan arus penumpang dan kendaraan selama periode lebaran.

Atas dasar permasalahan tersebut di atas maka kajian ini bertujuan untuk mengetahui jenis transportasi dan kriteria yang menjadi pilihan bagi para pemudik pada lebaran tahun 2010 ini dan alasan-alasan yang digunakan pada pemilihan jenis transportasi tersebut. Dengan demikian dari kajian ini dapat diperoleh informasi mengenai transportasi yang menjadi pilihan utama bagi para pemudik sekaligus alasan mengapa jenis transportasi tersebut menjadi pilihan mereka.

TINJAUAN PUSTAKA

Menurut Kusumo DS (2008) transportasi bukan merupakan tujuan, melainkan sarana untuk mencapai tujuan yang fungsinya mengatasi kesenjangan jarak dan waktu. Oleh karena itu transportasi merupakan input dari kegiatan-kegiatan yang dilakukan manusia. Seperti kegiatan produksi, perdagangan, pertanian, pariwisata dan lain sebagainya. Lebih lanjut menurutnya Kemudahan yang dapat diperoleh karena transportasi bagi manusia adalah mudahnya mengatasi jarak antara sumber daya manusia dengan sumber daya alam atau barang produksi yang dibutuhkan manusia yang terletak pada masing-masing geografi. Karena begitu pentingnya transportasi bagi kehidupan manusia, maka perlu dilakukan pengelolaan atau manajemen transportasi yang baik. Dengan demikian perlu adanya kebijakan transportasi yang bersifat menyeluruh yang menempatkan moda transportasi sebagai bagian integral dari sistem transportasi nasional.

Dari sisi manfaat, transportasi di Indonesia mempunyai manfaat yang bersifat makro dan bersifat mikro. Manfaat bersifat makro, yaitu *pertama*, transportasi memberikan kontribusi langsung atas pembentukan Produk Domestik Bruto. Hal ini terjadi karena sektor transportasi merupakan kegiatan yang menciptakan nilai ekonomi dimana atas jasa atau penggunaan transportasi terciptalah nilai ekonomi tersebut. *Kedua*, bahwa transportasi memberikan multiplier efek yang bersumber dari kemampuannya mendistribusikan barang, jasa dan manusia. Dengan fungsinya sebagai sarana yang menyebabkan terjadinya mobilitas maka pergerakan barang, baik yang merupakan barang input maupun barang konsumsi, tersebut memberikan nilai tambah. Adanya transportasi mendorong terjadinya kegiatan produksi dan konsumsi.

Produksi dan konsumsi ini memberikan nilai tambah bagi kegiatan ekonomi. Hal ini mengingat barang dan jasa tersebut mengalami proses yang mengakibatkan perubahan bentuk sebagai akibat dari proses produksi. *Ketiga*, transportasi memberikan tekanan pada inflasi yang ditandai dengan rendahnya laju inflasi akibat semakin lancarnya pergerakan barang dan jasa. Transportasi menyebabkan berkurangnya kelangkaan barang dan jasa yang dibutuhkan masyarakat. Transportasi mendorong tersedianya barang dan jasa dalam jumlah yang dibutuhkan. Oleh karena itu transportasi mampu memberikan kontribusi atas laju inflasi suatu negara.

Landasan Teori

Thomas Saaty, seorang profesor di Wharton School of Business, pada tahun 1970 mengembangkan pendekatan baru sebagai upaya mengatasi sulitnya mengambil keputusan melalui metodologi *Analytic Hierarchy Process (AHP)*. Keunggulan dari AHP terletak pada teori yang merefleksikan cara orang berpikir. Dalam perkembangannya, AHP telah menjadi suatu alat untuk membangun suatu model alternatif guna menyelesaikan berbagai macam persoalan, termasuk dalam memilih dan meramalkan. Dengan AHP maka diperoleh beberapa alternatif, baik solusi maupun pilihan.

AHP dapat memberikan solusi yang optimal dengan cara yang transparan melalui: 1). analisis keputusan secara kuantitatif dan kualitatif; 2). evaluasi dan representasi solusi secara sederhana melalui model hirarki; 3). argumen yang logis; 4). pengujian kualitas keputusan; 5). waktu yang dibutuhkan relatif singkat. Dengan demikian AHP mampu menguraikan berbagai kondisi yang nampak kompleks menjadi lebih sederhana. Kesederhanaan ini disebabkan karena AHP menguraikan berbagai kondisi tersebut ke dalam bentuk yang lebih terstruktur ke dalam bagian-bagian yang semakin kecil.

Prinsip dasar metodologi *Analytic Hierarchy Process* dijelaskan oleh Saaty (1994), secara detail melalui tiga tahapan, yaitu :

1. Dekomposisi (*Decomposition*), yaitu setelah persoalan didefinisikan, maka perlu dilakukan *decomposition*, yaitu memecah persoalan yang utuh menjadi unsur-unsurnya. Jika ingin mendapatkan hasil yang akurat, maka pemecahan terhadap unsur-unsurnya dilakukan hingga tidak memungkinkan dilakukan pemecahan lebih lanjut. Pemecahan tersebut akan menghasilkan beberapa tingkatan dari suatu persoalan. Oleh karena itu, proses analisis ini dinamakan hierarki (*hierachy*).
2. Penilaian Komparasi (*Comparative Judgment*), yaitu prinsip ini membuat penilaian tentang kepentingan relatif dua elemen pada suatu tingkat tertentu yang berkaitan dengan tingkat di atasnya. Penilaian ini merupakan inti dari AHP karena berpengaruh terhadap prioritas elemen-elemen. Hasil penilaian ini tampak lebih baik bila disajikan dalam bentuk matriks perbandingan berpasangan (*pairwise comparison*).
3. Penentuan Prioritas (*Synthesis of Priority*), yaitu dari setiap matriks *pairwise comparison* dapat ditentukan nilai *eigenvector* untuk mendapatkan prioritas daerah (*local priority*). Oleh karena matriks *pairwise comparison* terdapat pada setiap tingkat, maka *global priority* dapat diperoleh dengan melakukan sintesa di antara prioritas daerah. Prosedur melakukan sintesa berbeda menurut hierarki. Pengurutan elemen-elemen menurut kepentingan relatif melalui prosedur sintesa dinamakan *priority setting*.

METODOLOGI

A. Metodologi Penelitian

Penelitian ini menggunakan metodologi *Analytic Hierarchy Process (AHP)* untuk menentukan prioritas dalam proses pengambilan keputusan dan arah kebijakan. Prioritas yang ditetapkan merupakan keputusan yang diambil setelah mempertimbangkan berbagai kriteria. Sebagai Goalnya adalah Pilihan Moda Transportasi. Moda ini merupakan hasil pilihan yang mewakili kepentingan responden sesuai dengan obyek pilihan. Obyek pilihan ditentukan berdasarkan kriteria yang terdiri dari :

1. Kriteria Aman,
2. Kriteria Cepat Sampai Tujuan, dan
3. Kriteria Biaya Murah / Terjangkau.

Berdasarkan kriteria tersebut, ditetapkan 5 jenis moda transportasi yang akan menjadi pilihan-pilihan alternatif, yaitu :

1. Kendaraan Pribadi,
2. Angkutan Umum,
3. Kereta Api,
4. Kapal Laut, dan
5. Pesawat Udara.

Kelima jenis moda transportasi ini merupakan pilihan utama yang selama ini dianggap merupakan moda transportasi yang biasa digunakan oleh masyarakat dalam rangka mudik lebaran. Dengan demikian untuk mudik lebaran masyarakat akan memilih jenis moda transportasi tertentu berdasarkan ketiga unsur penting tersebut. Dengan AHP akan diketahui preferensi masyarakat atas moda transportasi yang akan digunakan untuk mudik lebaran 2010.

B. Data yang Digunakan :

Data yang digunakan dalam penelitian ini merupakan data primer yang bersumber dari masyarakat Jabodetabek para calon pemudik lebaran 2010. Data dikompilasi dari kuesioner yang disebar di kalangan masyarakat dengan jumlah sampel 350 orang yang berasal dari berbagai profesi, yaitu : Buruh, Karyawan Swasta, Wiraswasta, Pedagang, dan PNS/ABRI/POLRI dengan penggolongan 3 tingkat pendapatan, yaitu : a. jumlah penghasilan sampai dengan Rp3 juta, b. Rp3 sampai Rp10 juta, dan c. penghasilan diatas Rp10 juta. Responden berasal dari berbagai wilayah survey, yaitu Jakarta, Bogor, Depok, Tangerang dan Bekasi (Jabodetabek). Dengan demikian data untuk penelitian ini merupakan data primer hasil survei langsung kepada masyarakat yang akan melakukan mudik. Teknik pengambilan sampel bersifat *random purposif*. Sampel ditetapkan secara acak namun dipilih sampel dari lapisan masyarakat yang nyata-nyata akan melakukan perjalanan mudik pada lebaran 2010.

C. Pengolahan Data

Dari data yang diperoleh kemudian dikelompokkan berdasarkan prioritas pilihan kemudian dilakukan pembobotan antar kriteria dan bobot antar moda untuk masing-masing pilihan, selanjutnya jumlah hasil pembobotan dari kedua tabel tersebut, dipindahkan kemudian diolah dalam *Aplikasi Expert Choice*, yaitu suatu aplikasi olah data guna memperoleh hasil sesuai dengan tujuan penelitian sebagaimana yang dimaksud dalam AHP.

Hasil pembobotan antar kriteria dimasukkan dalam tabel pembobotan seperti digambarkan dalam tabel 1 dan 2.

Tabel 1. Bobot Antar Kriteria

Aman	Cepat									JML
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	
	1									
	2									
	3									
	4									
	5									
	6									
	7									
	8									
	9									

Tabel 2. Bobot Antar Moda

Kendaraan Umum	Kereta Api									JML
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	
	1									
	2									
	3									
	4									
	5									
	6									
	7									
	8									
	9									

Penggunaan metodologi AHP digambarkan dalam diagram Hierarki Keputusan Memilih Moda Transportasi sebagai kerangka berpikir, seperti sistematika yang digambarkan pada gambar 2, berikut ini.



Gambar 1. Hierarki Keputusan Memilih Moda Transportasi Dalam Rangka Mudik Lebaran Tahun 2010

HASIL DAN PEMBAHASAN

Dari 350 kuesioner yang disebar, 20 kuesioner tidak memenuhi persyaratan karena terdapat 16 kuesioner yang salah pengisian dan tidak semua item pertanyaan dijawab dengan benar. Sisanya 4 kuesioner diisi oleh responden yang tidak melakukan mudik lebaran.

Responden hasil survei yang memenuhi kriteria persyaratan calon pemudik lebaran sebanyak 330 responden yang terdiri dari kelompok masyarakat yang benar-benar hendak melakukan mudik pada saat menjelang lebaran. Kriteria pilihan adalah: *a. Aman, b. Cepat sampai tujuan, dan c. Biaya Murah/Terjangkau.* Moda transportasi pilihan mudik adalah 5 jenis moda transportasi utama, yaitu: *a. Kendaraan Pribadi, b. Angkutan Umum, c. Kereta Api, d. Kapal Laut dan e. Pesawat Udara.* Ketiga kriteria dengan sarana lima jenis moda transportasi tersebut merupakan kendaraan yang memang menjadi pilihan responden pada sampel dalam survei yang mewakili masyarakat calon pemudik.

A. Kelompok Responden

Hasil penelitian terhadap 330 responden terpilih, terdapat 3 kelompok responden berdasarkan kelompok pendapatan, yaitu :

1. Sebanyak 26 responden (7,88 persen) berpendapatan sampai dengan Rp3,-juta,
2. 287 responden (86,97 persen) berpendapatan Rp3,-juta sampai dengan Rp10,-juta,
3. 17 responden (5,15 persen) berpendapatan di atas Rp10,-juta.

Kelompok lain adalah responden dengan jumlah anggota keluarga yang turut berpergian mudik lebaran. Hasil penelitian menunjukkan responden dengan kelompok jumlah anggota yang berpergian, adalah sebagai berikut :

1. Berpergian sendiri sebanyak 9 responden (2,73 persen),
2. Jumlah yang berpergian 2 orang, sebanyak 49 responden (14,85 persen),
3. Jumlah yang berpergian 3 orang, sebanyak 183 responden (55,45 persen),
4. Jumlah yang berpergian lebih dari 3 orang, sebanyak 89 responden (26,97 persen).

Adapun para pemudik memiliki tujuan ke beberapa kota di seluruh wilayah di Indonesia. Namun berdasarkan hasil survey terhadap daerah tujuan mudik, terdapat kelompok responden dengan tujuan mudik tertentu, yaitu :

1. Sebanyak 296 responden (89,7 persen) adalah calon pemudik dengan tujuan mudik seputar pulau Jawa (ke daerah Jawa Barat, Tengah, Jawa Timur, Madura, dan Bali),
2. Sebanyak 34 responden (10,3 persen) tujuan mudik ke Sumatera (ke Sumatera Selatan dan Lampung).

Seluruh daerah tersebut dapat dicapai dengan menggunakan kelima jenis moda transportasi pilihan dalam penelitian ini.,

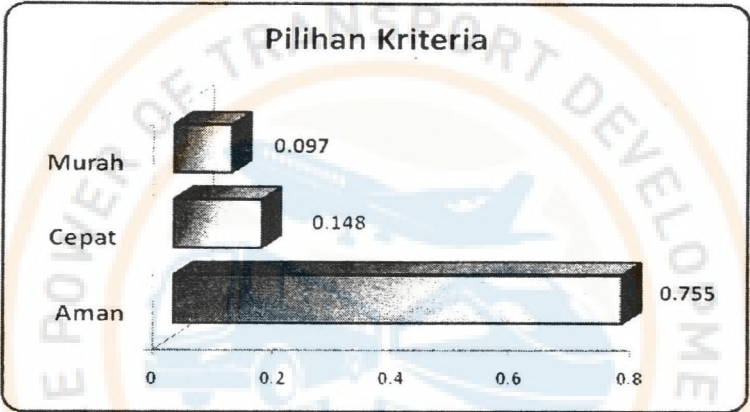
B. Hasil Pilihan Moda Transportasi Berdasarkan Kriteria :

Berdasarkan hasil pengolahan data survei terhadap 3 kriteria, yaitu Aman, Cepat dan Murah, diperoleh hasil sebagai berikut :

1. Dari 330 responden, sebanyak 249 responden atau 75,5 persen memilih kriteria **AMAN** dalam perjalanan menuju tempat tujuan, artinya biaya perjalanan bukan menjadi kendala dan tidak harus cepat sampai tujuan;
2. Sebanyak 49 responden atau 14,8 persen memilih kriteria **CEPAT** sampai tujuan, artinya faktor biaya dan resiko keamanan dalam perjalanan menjadi prioritas kedua, yang penting cepat sampai tujuan untuk bisa merayakan lebaran bersama keluarganya ;
3. Sebanyak 32 responden atau 9,7 persen memilih kriteria perjalanan dengan biaya **MURAH** dan terjangkau. Hal ini pada umumnya diperoleh dari responden yang berpenghasilan Rp3 juta kebawah.

Tabel 3, berikut ini menggambarkan ratio jumlah responden yang me-nentukan pilihan berdasarkan kriteria-kriteria tersebut.

Tabel 3. Peringkat Hasil Pilihan Responden Berdasarkan Kriteria



Sumber : Hasil Survei 2010, (diolah).

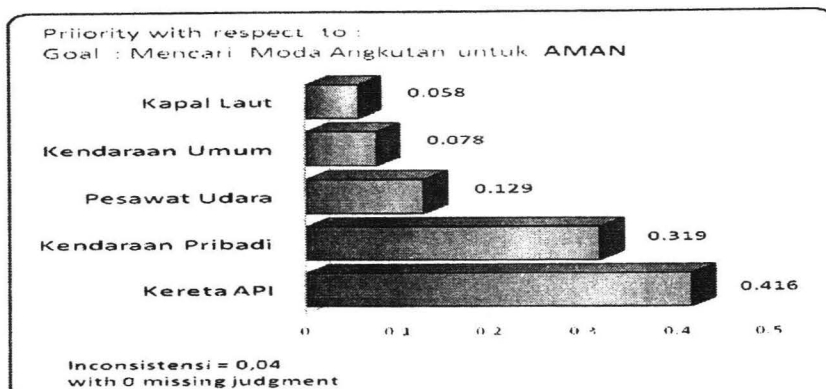
C. Hasil Pilihan Berdasarkan Moda Transportasi :

Berdasarkan hasil pengolahan data survei terhadap 5 jenis moda transportasi, yaitu : Kendaraan pribadi, Angkutan umum, Kereta Api, Kapal laut dan Pesawat udara yang akan dipilih berdasarkan kriteria Aman, Cepat dan Murah, diperoleh hasil sebagai berikut :

1. Untuk Kriteria “AMAN” :

Dari seluruh responden yang memenuhi persyaratan dalam pengisian kuesioner “*Mudik Lebaran Tahun 2010*”, untuk memilih salah satu jenis moda transportasi dari 5 jenis moda transportasi yang tersedia, yang dianggap paling aman dalam rangka mudik lebaran ternyata sebagai pilihan pertama sebesar 41,6 persen responden memilih transportasi Kereta Api sebagai moda transportasi yang dianggap paling aman sebagai sarana angkutan dalam rangka mudik lebaran. Peringkat ke-dua adalah pilihan menggunakan Kendaraan Pribadi dengan jumlah responden sebesar 31,9 persen. Peringkat ke-tiga adalah pilihan menggunakan Pesawat Terbang, yaitu sebesar 12,9 persen. Peringkat keempat adalah pilihan moda transportasi Kendaraan Umum sebesar 7,8 persen, dan peringkat terakhir adalah moda transpotasi pilihan Kapal Laut sebesar 5,8 persen. Peringkat pilihan moda transportasi dengan kriteria aman dapat dilihat pada tabel 3, berikut ini.

Tabel 4. Pilihan Moda Transportasi Berdasarkan Kriteria AMAN



Sumber : Hasil Survei 2010, (diolah)

Sebagai negara kepulauan ternyata sebagaimana besar masyarakat Indonesia belum menggunakan angkutan laut sebagai moda transportasi utama pada saat mudik. Dari kriteria aman yang disediakan, masyarakat menganggap kapal laut bukan moda transportasi yang aman. Dari total sampel yang ada, hanya 5,8 persen yang memilih menggunakan moda transportasi kapal laut berdasarkan kriteria aman. Padahal dari data yang ada, setidaknya ada dua kota tujuan di Jawa, yaitu Semarang dan Surabaya yang dapat dicapai melalui jalur laut. Namun demikian masyarakat berpendapat bahwa transportasi laut bukan merupakan transportasi yang aman. Bahkan pada saat mudik lebaran di mana PT. Pelni menawarkan program mudik melalui kapal dengan cara mengijinkan kendaraan motor ikut diangkut, masyarakat belum antusias menggunakan angkutan laut.

Dari data yang ada, di kedua pelabuhan baik di Semarang maupun di Surabaya, kapal laut banyak digunakan bagi masyarakat pemudik yang berasal dari luar Pulau Jawa. Hal ini terlihat dari jumlah penumpang yang cukup besar di kedua pelabuhan tersebut. Masyarakat di luar Pulau Jawa memilih kapal laut sebagai pilihan utama dalam perjalanan pulang mudik ke sejumlah kota di Jawa Tengah dan Jawa Timur. Data menunjukkan bahwa total penumpang yang turun di Pelabuhan Tanjung Mas Semarang mencapai 23.973 orang untuk penumpang mudik dari H-15 hingga H-1 lebaran. Sedangkan jumlah penumpang berangkat pada periode yang sama mencapai 16.344 orang. Dengan demikian terjadi penurunan jumlah penumpang yang menggunakan kapal laut sekitar 16 persen dari tahun 2009 yang mencapai 28.633 orang pemudik.

Dari tabel 3, juga diketahui bahwa masyarakat disamping memilih kereta api sebagai transportasi yang aman, pilihan berikutnya kepada kendaraan pribadi, yaitu sebesar 31,9 persen. Dari sampel yang ada, ternyata 31,9 persen responden merasa bahwa kendaraan pribadi lebih aman dibandingkan kapal laut, kendaraan umum dan pesawat udara. Data yang ada memperlihatkan bahwa kendaraan pribadi mencapai 3,6 juta kendaraan roda dua dan 1,37 juta kendaraan roda empat atau lebih. Dari kedua jenis kendaraan pribadi tersebut, maka terjadi peningkatan yang cukup signifikan untuk kendaraan bermotor yang mencapai 14,6 persen. Sedangkan kendaraan pribadi roda empat meningkat sekitar 4,6 persen dari tahun 2009.

Pesawat udara dipilih oleh 12,9 persen pemudik yang akan merayakan lebaran. Menurut responden, moda transportasi ini relatif belum dinilai aman bagi masyarakat mengingat pesawat udara merupakan salah satu angkutan masal yang memiliki resiko kematian tinggi apabila mengalami kecelakaan di udara. Pada umumnya kecelakaan yang terjadi pada saat terbang mengakibatkan kematian penumpang.

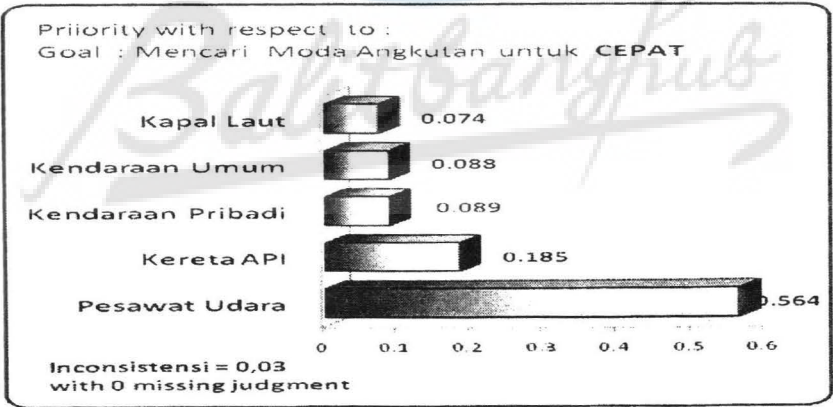
Untuk kendaraan umum, masyarakat relatif kurang memilih berdasarkan kriteria aman tersebut. Kendaraan umum hanya dipilih 7,8 persen masyarakat yang melakukan mudik lebaran. Penggunaan angkutan umum terutama didominasi oleh angkutan bus antar kota, baik antar propinsi maupun dalam propinsi. Data dari sejumlah terminal keberangkatan, seperti terminal Kampung Rambutan menunjukkan bahwa arus mudik yang menggunakan transportasi bis relatif berkurang dari tahun lalu.

Dengan demikian dapat disimpulkan bahwa dari sisi aman, kereta api merupakan transportasi yang dianggap paling aman selanjutnya diikuti oleh kendaraan pribadi, pesawat terbang, kendaraan umum dan kapal laut. Dari hasil wawancara juga diketahui bahwa sekalipun pemudik pada akhirnya memutuskan untuk menggunakan transportasi bukan kereta api namun harapan agar kereta api menjadi moda transportasi utama yang dapat digunakan saat mudik masih ada. Dengan kata lain, para pemudik yang menggunakan moda transportasi lain, melihat bahwa kereta api masih merupakan transportasi yang aman dibandingkan moda transportasi lainnya.

2. Untuk Kriteria “CEPAT” :

Untuk pilihan moda transportasi kriteria Cepat, hasil penelitian menunjukkan bahwa moda Pesawat Udara/Terbang menduduki peringkat pertama, yaitu 56,4 persen. Disusul oleh pilihan Kereta Api sebesar 18,5 persen pada peringkat dua, kemudian Kendaraan Pribadi pada peringkat ke-tiga yaitu, sebesar 8,9 persen. Peringkat ke-empat diduduki oleh pilihan Kendaraan Umum sebesar 8,8 persen. Peringkat pilihan moda transportasi dengan kriteria Cepat dapat dilihat pada tabel 5.

Tabel 5. Pilihan Moda Transportasi Berdasarkan Kriteria CEPAT



Sumber : Hasil Survei 2010, (dibolah)

Dari sisi kriteria Cepat, Pesawat udara tidak pelak lagi merupakan moda transportasi tercepat tidak ada tandingannya. Setelah pesawat udara, pilihan kedua jatuh pada moda transportasi kereta api. Dalam kajian ini pilihan untuk menggunakan Kereta Api

lebih unggul dibanding kendaraan pribadi atau kendaraan lain. Hal ini dimungkinkan karena kereta api merupakan moda transportasi yang memiliki jalur tersendiri sehingga aktifitasnya bebas hambatan. Sementara perjalanan dengan menggunakan kendaraan pribadi terkendala dengan beberapa factor, antara lain ketergantungan dengan kondisi jalan, jalur yang tersedia, kondisi cuaca dalam perjalanan, kondisi kendaraan yang digunakan, fisik pengemudi dan hal-hal lain yang tidak dapat diduga. Perjalanan dengan menggunakan kendaraan umum sebagaimana kendaraan pribadi masih terkendala dengan hambatan perjalanan apalagi pada waktu yang bersamaan kendaraan menuju satu jurusan tertentu pada umumnya dari arah barat ke daerah timur. Banyaknya pengemudi yang lelah dan tidak tertib dalam perjalanan berpotensi menimbulkan gangguan di jalan.

3. Untuk Kriteria “MURAH” :

Untuk pilihan moda transportasi kriteria Murah, hasil penelitian menunjukkan bahwa moda Kereta Api menduduki peringkat pertama, yaitu 47,8 persen. Disusul oleh pilihan Kendaraan Pribadi sebesar 25,7 persen pada peringkat dua, kemudian Kendaraan Umum pada peringkat ke-tiga yaitu, sebesar 14,5 persen. Peringkat ke-empat diduduki oleh pilihan Kapal Laut sebesar 7,0 persen, dan Pesawat Udara sebesar 5,0 persen menduduki peringkat terakhir. Peringkat pilihan moda transportasi dengan kriteria Murah dapat dilihat pada tabel 6.

Kriteria Murah telah menempatkan moda transportasi kereta api kembali menjadi pilihan responden sebagai moda transportasi murah dibanding menggunakan kendaraan pribadi atau kendaraan umum. Hal tersebut dapat dipahami mengingat pelaksanaan kebijakan

Tabel 6. Pilihan Moda Transportasi Berdasarkan Kriteria MURAH



Sumber : Hasil Survei 2010, diolah

tarif kereta api cenderung lebih mudah diawasi dibanding kebijakan tarif kendaraan umum yang seringkali mengalami kenaikan melebihi tushlah yang seharusnya. Alasannya cukup sederhana bahwa kereta api dikelola oleh Badan Usaha Milik Pemerintah sedang kendaraan umum sebagian besar dikelola oleh swasta, sehingga di lapangan sulit mengatasi adanya kenaikan tarif dari yang seharusnya.

Pilihan kriteria murah moda transportasi kereta api pada kajian ini, tidak lepas dari kelompok responden yang ambil bagian sebagai populasi sampel pada penelitian ini. Populasi sampel yang diperoleh membagi responden dalam 3 katagori penghasilan, jumlah tanggungan dan pilihan daerah tujuan ketika akan melakukan mudik lebaran.

Dari hasil kelompok responden dengan rata-rata berpendapatan antara Rp3 juta sampai Rp10 juta mencapai 86,97 persen dan merencanakan untuk pulang mudik dengan jumlah yang bepergian lebih dari 2 orang sebanyak 82,42 persen dan jumlah calon pemudik tujuan seputar Jawa sebanyak 89,7 persen, maka pilihan murah jatuh pada kereta api dengan perhitungan bila menggunakan kendaraan umum dengan jam tempuh yang lebih lama maka dimungkinkan terjadi pengeluaran tambahan.

Penggunaan kendaraan pribadi dianggap lebih mahal ketika dibutuhkan biaya ekstra untuk perawatan sebelum kendaraan digunakan dan faktor resiko serta penggunaan jasa pengemudi turut diperhitungkan dalam komponen biaya. Sisi lain adalah tidak semua responden terpilih, memiliki kendaraan sendiri atau kondisi kendaraanya tidak siap untuk perjalanan jauh.

PENUTUP

A. Simpulan :

Dari hasil pembahasan atas kriteria aman, cepat dan murah serta jenis moda transportasi yang akan digunakan bagi pemudik lebaran, maka dapat disimpulkan hasil penelitian ini adalah sebagai berikut :

1. Responden terpilih merupakan calon pemudik dengan tingkat pendapatan
 - a. sampai dengan Rp3,-juta sebanyak 7,88 persen,
 - b. Rp3,-juta – Rp10,-juta sebanyak 86,97 persen, dan
 - c. Diatas Rp10,-juta sebanyak 5,15 persen.
2. Dari 330 responden terpilih, 75,5 persen memilih kriteria **AMAN** dalam perjalanan menuju tempat tujuan, 14,8 persen memilih kriteria **CEPAT** sampai tujuan, dan 9,7 persen memilih kriteria perjalanan dengan biaya **MURAH** dan terjangkau. ;
3. Aspek pilihan moda transportasi dengan kriteria Aman, maka transportasi Kereta Api mendapat peringkat pertama, yaitu sebanyak 41,6 persen, sedang peringkat kedua adalah Kendaraan Pribadi dengan nilai 31,9 persen. Untuk peringkat ketiga adalah moda transportasi Pesawat Udara dengan nilai 12,9 persen ;
4. Pilihan dengan kriteria Cepat, peringkat pertama adalah Pesawat Udara dengan nilai 56,4 persen. Disusul dengan Kereta Api sebesar 18,5 persen sebagai peringkat kedua, dan peringkat ketiga adalah Kendaraan Pribadi sebesar 8,9 persen ;
5. Pilihan dengan kriteria Murah, Kereta Api menduduki peringkat pertama dengan nilai sebesar 47,8 persen. Peringkat kedua adalah Kendaraan Pribadi sebesar 25,7 persen, dan peringkat ketiga adalah Kendaraan Umum dengan nilai sebesar 14,5 persen.

B. Saran

Dari hasil simpulan tersebut, walaupun hasil kajian ini belum mewakili seluruh kepentingan calon pemudik lebaran di seluruh Indonesia, namun sebagai bahan pertimbangan pengambilan kebijakan dapat kami sarankan agar diprioritaskan untuk pembenahan

infrastruktur perkeretaapian termasuk sarana dan prasarana serta peningkatan layanan terhadap konsumen.

Disamping itu perlu pembangunan infrastruktur jalan dan jembatan serta pembenahan kebijakan di sektor perhubungan darat, yang meliputi uji kendaraan bermotor, ijin trayek dan pengawasan terhadap pengguna jalan serta batasan tonase kendaraan berat/besar yang melintas di jalan umum mengingat hambatan terbesar perjalanan berada pada moda transportasi yang menggunakan sarana jalan umum.

DAFTAR PUSTAKA

- Anonimus, 2010. *Rob Pelabuhan Ganggu Layanan Mudik*. Diakses hari Kamis, tanggal 30 September 2010. http://suaramerdeka.com/v1/index.php/Ramadan/Ramadan_news/2010/09/20/65602/.
- Harian Jurnal Nasional*. Beban Berat Transportasi Indonesia. 16 Nopember 2009.
- Hatta, 2010. *Mudik 2010 tidak ada yang bisa kalahkan motor*. Diakses hari Sabtu, tanggal 2 Oktober 2010. <http://bisnis.vivanews.com/news/read/173798>.
- Kusumo DS., 2010. *Perencanaan dan Manajemen Transportasi*. 22 September 2010. <http://beamnews.wordpress.com/2008/04/03/manajemen-transportasi>.
- Saaty, Thomas, L. and Vargas, G., Luis, 2001. *Models, methods, concepts & applications of the analytic hierarchy proses*. Kluwer Academic Publishers 101 Philip Drive, Massachusetts 02061, USA.
- *) Peneliti pada Pusat kebijakan APBN, Badan Kebijakan Fiskal, Kementerian Keuangan. Pendidikan terakhir Magister Manajemen.